Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11243

03. 07. 98

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michaele Hustedt, Albert Schmidt (Hitzhofen), Christa Nickels, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/10960 –

Haltung der Bundesregierung zu Reaktivierung und Ausbau der Schienenstrecke Euskirchen–Düren als überregional bedeutende Euregio-Verbindung

Die Bedeutung der Schienenstrecke Euskirchen – Düren wird bei einem Blick auf eine Karte des Eisenbahnnetzes sofort anschaulich klar:

- Zum ersten verbindet sie die Hauptstrecken
  - Köln–Aachen–Brüssel (Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln–Paris),
  - Köln–Gerolstein–Trier (Eifelstrecke) und
  - Köln–Bonn–Koblenz–Rhein/Main (linke Rheinstrecke).
- Zum zweiten stellt sie die vierte, vom Eisenbahnknoten Euskirchen ausgehende Strecke dar; sie hat damit eine sehr wichtige Netzfunktion inne.
- In bezug auf den schon heute völlig überlasteten Eisenbahnknoten und Hauptbahnhof Köln stellt sie eine sehr wertvolle Entlastungsstrecke für den Fernverkehr dar: Verkehre aus dem Raum Koblenz–Bonn (mit den stark wachsenden, westlichen „Vororten" wie Meckenheim und Rheinbach) – Euskirchen–Bad Münstereifel können über diese Strecke sehr schnell und unter Umgehung des Knotens Köln direkt nach Düren und Aachen gelangen, um dort Anschluß an die Hochgeschwindigkeitsverbindungen nach Brüssel, Paris und London zu gewinnen. Für die Fahrgäste ergeben sich Vorteile, weil sie nicht im überlasteten Hauptbahnhof Köln mit relativ langen Wegen umsteigen müssen.

  Eine Fortsetzung der Strecke Euskirchen–Düren, ebenfalls für den Fernverkehr, wird bereits vom Land Nordrhein-Westfalen angedacht, indem die Strecke Düren–Jülich bis zur Hauptstrecke Aachen–Mönchengladbach verlängert wird.
- Die Strecke Euskirchen–Düren ist auch in raumplanerisch-touristischer Hinsicht sehr wichtig: Sie bindet die gesamte Eifel hervorragend, weil direkt an große Teile Belgiens (über Aachen), an die Niederlande (über Aachen/Maastricht) und an den Raum Mönchengladbach–Düsseldorf an und vermeidet den auch psychologisch negativen Umweg über Köln (günstig für eine positive Fahrgastakzeptanz).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 2. Juli 1998 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

- Schließlich hat die Strecke auch europäische Bedeutung im Rahmen der „Euregio-Maas-Rhein". Die Strecke Euskirchen–Düren stellt in dieser Euregio die zentrale, an sich unverzichtbare Verbindung dar, weil man sonst über Köln (außerhalb dieser Euregio) fahren müßte. Es wäre bundespolitisch ein außerordentlich positives Signal, die europäische Zusammenarbeit auf der Ebene der Regionen gerade im Bereich der Schienenpolitik zu optimieren.

Zur Zeit wird die 30 km lange Strecke Euskirchen–Düren im Personenverkehr nicht mehr bedient und nur noch von Güter- sowie gelegentlich Sonderzügen befahren. Ihre Erhaltung ist jedoch laut Auskunft der Deutschen Bahn AG Köln mit der Verpflichtung, sie für Tempo 30 innerhalb 24 Stunden herzurichten, verbunden. Dafür stellt das Bundesministerium der Verteidigung jährlich 400 000 DM zur Verfügung. Die Strecke befindet sich im Hinblick auf die Befahrbarkeit durch den Nahverkehr weitgehend in gutem Zustand; im nördlichen Teil sind allerdings Investitionen für die Sanierung der Strecke erforderlich. Insgesamt gibt es 22 Bahnübergänge.

Erste Überlegungen für eine Reaktivierung haben ergeben, daß das Verkehrsaufkommen im Nahverkehr betriebswirtschaftlich nicht ausreichend ist (knapp 1 000 Reisende pro Tag und Kilometer). Ganz anders stellt sich aber die Situation dar, wenn man die überregionale und europäische Bedeutung der Strecke einbezieht: Die Strecke eignet sich auch für den Fernverkehr. Eine Schieneninitiative im Kreis Euskirchen hat dazu ein sehr interessantes Betriebskonzept vorgelegt, das in seinem Kern folgende Vorschläge unterbreitet:

- Eine Beschleunigung der Strecke von einer Maximalgeschwindigkeit 100 auf 160 km/h;
- die künftige Bedienung der Strecke mit Neigetechnik-Fernzügen auf der Eifelstrecke, die, von Saarbrücken/Luxemburg (eventuell mit „Flügelung") über Trier kommend, in Euskirchen „geflügelt" werden, um dann getrennt einerseits Köln, andererseits über Düren, Aachen und Maastricht (Niederlande) zu erreichen (wegen der kurzen Fahrzeit mit einem Fahrzeug möglich);
- den Einsatz von schnellen Regionalzügen auf der Linie Bonn–Euskirchen–Düren–Aachen.

Die Situation, daß die Strecke im reinen Nahverkehr kein sehr hohes Verkehrsaufkommen erreichen kann, ändert sich mit ihrer Fernverkehrsbedeutung schlagartig: Sie kann jetzt durch einen „Trichtereffekt" zahlreiche Verkehre auf sich bündeln. Selbst bei zurückhaltenden Annahmen liegt in diesem Fall das Fahrgastaufkommen bei über 2 000 Reisenden pro Tag und Kilometer. Positiv sind die Entlastung des überlasteten Knotens Köln sowie die Verbesserung der Verbindung Aachen–Maastricht. Die Stadt Bonn (mit ihrem Umland), die aufgrund des Verlustes der Hauptstadtfunktion durch die Ansiedlung europäischer Institutionen und Firmen neue Bedeutung auch im europäischen Kontext erhalten soll, würde unmittelbar an die Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris–Brüssel–Köln–Amsterdam–London (PBKAL, vorrangiges TEN-Projekt Nr. 2) angeschlossen. Bei sämtlichen Städteverbindungen im engeren und weiteren Umkreis würden sich beträchtliche Reisezeitgewinne ergeben, welche die Schiene auch gegenüber dem Pkw wettbewerbsfähig machen würde: So würde sich, bezogen auf das Fahrplanjahr 1996/97, die Reisezeit von Aachen nach Euskirchen von 1:44 Stunden auf 32 Minuten, die Reisezeit von Trier nach Aachen von 3:45 Stunden auf 2:14 Stunden verkürzen.

Besonders bemerkenswert ist die Effizienz der vom Bund zu tätigenden Schieneninvestitionen: Eine Kostenschätzung für die Reaktivierung der Strecke einschließlich des Ausbaus für eine Maximalgeschwindigkeit von 160 km/h ergibt bei großzügiger Kalkulation Investitionskosten von nur 55,2 Mio. DM, die im Vergleich zu anderen Projekten des Bedarfsplans, aber auch des konkurrierenden Straßenbaus, als ausgesprochen gering einzuschätzen sind. Darin enthalten sind

- die Erneuerung des Oberbaus auf einer Gesamtstrecke von 29,5 km,
- die Erneuerung der gesamten Bahnübergangssicherungstechnik auf der Gesamtstrecke und
- die Erneuerung von Signaltechnik, Bahnsteigen und bis zu 11 Haltepunkten für den Nahverkehr.

Im Rahmen aller Baumaßnahmen nach dem Bedarfsplan dürfte es nur wenige vergleichbare Fälle von ähnlicher Effizienz und Netzwirkung geben, so daß der Bund gefordert ist, diese Maßnahme in den vordringlichen Bedarf und in den möglichst rasch zu überarbeitenden Fünfjahresplan aufzunehmen.

Vorbemerkung

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Strecke Düren–Euskirchen (30 km) wurde zum 29. Mai 1983 auf Busbedienung umgestellt. Anlaß hierfür war die geringe und ständig sinkende Nachfrage bei gleichbleibendem Angebot. Außerdem wurden die z. T. abseits der Strecke gelegenen Ortschaften bereits damals unmittelbar und kundengerecht durch eine große Zahl von Busfahrten erschlossen.

Derzeit wird im südlichen Abschnitt Zülpich–Euskirchen die Industriebahn Zülpich mit werktäglich zwei Übergabefahrten im Güterverkehr bedient. Im Raum Düren benutzt die Dürener Kreisbahn (DKB) einen kurzen Abschnitt der Strecke als Zufahrt zu ihrer Fahrzeugwerkstatt.

Die Verpflichtung zur Vorhaltung der Infrastruktur der Strecke gemäß § 10b des Verkehrssicherstellungsgesetzes wurde Anfang 1998 aufgehoben. Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 2 der Kleinen Anfrage „Vorhaltung von Eisenbahninfrastruktur für Aufgaben der Verteidigung" (Drucksache 13/10655) hingewiesen.

Die in der Fragestellung zitierte Studie einer „Schieneninitiative im Kreis Euskirchen" liegt auch dem Bundesministerium für Verkehr vor. Dieser Ausarbeitung ist jedoch zu entnehmen, daß der überwiegende Teil der erwarteten Reisenden dem SPNV zuzurechnen ist. Der Umfang des Fernverkehrs auf der Strecke Düren–Euskirchen wird von der Initiative mit 300 Reisenden pro Tag angenommen (gegenüber 1 750 Nahverkehrsreisenden).

Investitionen anläßlich einer eventuellen Reaktivierung der Strecke könnten daher in Abstimmung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes finanziert werden, ohne daß es hierzu einer Aufnahme in den Bedarfsplan bedürfte.

1. Wie ist der derzeitige konkrete rechtliche Status der Strecke?
   Welche Änderungen sind ggf. für die nächsten Jahre bereits geplant?

Da den Aufwendungen für den Betrieb der Streckeninfrastruktur keine Erlöse gegenüberstehen, hat die DB AG für die Teilstrecke Düren–Zülpich gemäß § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) einen Antrag zur Genehmigung der dauernden Einstellung des Betriebes vorgelegt, nachdem das Angebot an Dritte zur Übernahme der Teilstrecke ohne Erfolg geblieben war. Der Antrag wird vom EBA im Benehmen mit dem Land geprüft.

Um die Option für die in der Region erhobenen Forderungen zur mittelfristigen Reaktivierung des SPNV offenzuhalten, werden das Land und die DB AG die Strecke nach Abschluß des Stillegungsverfahrens in den Trassensicherungsvertrag einbeziehen.

2. Welche eigenen Prüfungen der Strecke hat die Bundesregierung in der Vergangenheit, ggf. im Hinblick auf die Fortschreibung des Bedarfsplans Schiene bzw. für die Aufstellung des Fünfjahresplans Schiene, vorgenommen oder zumindest beabsichtigt?

   Warum sind ggf. keine Prüfungen erfolgt?

Im Rahmen der bundeseinheitlichen und verkehrszweigübergreifenden Maßnahmenbewertungen zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 (BVWP '92), der Grundlage des Bedarfsplans Schiene ist, zeigte sich kein Bedarf, die Schienenstrecke Euskirchen–Düren auszubauen. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

3. Ist die Bundesregierung bereit, eine Aufnahme der Strecke Euskirchen–Düren in den Bedarfsplan bzw. Fünfjahresplan Schiene unter Berücksichtigung der folgenden Fragen (3a bis g) zu prüfen?

   a) Stimmt die Bundesregierung unserer Auffassung zu, daß die Strecke im raumplanerischen Zusammenhang und im Hinblick auf die aufgezeigten Bezüge auch für den Fernverkehr erhebliche Bedeutung hat?

      Falls nicht, aus welchen Gründen?

   b) Inwieweit berücksichtigt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang, daß mit der Reaktivierung der Strecke die umweltfreundliche Anreise von belgischen und niederländischen Touristen in die Eifel und in die Fremdenverkehrsgebiete am Mittelrhein gefördert werden kann?

      Beurteilt sie diese Förderung als sinnvolle raumplanerische Aufgabe, die den Zielen der Raumordnung des Bundes entspricht?

   c) Inwieweit berücksichtigt die Bundesregierung, ob eine direkte Anbindung der Region Bonn/Rhein-Sieg über Aachen an die Hochgeschwindigkeitsverbindungen nach Brüssel, Paris und London sinnvoll ist?

   d) Wie beurteilt die Bundesregierung im Hinblick auf eine Aufnahme der Schienenstrecke Euskirchen–Düren in den vordringlichen Bedarf die Belastung des Eisenbahnknotens und des Hauptbahnhofs Köln, und ist es aus dieser Sicht sinnvoll, eine Entlastung des Knotens Köln herbeizuführen?

   e) Hält die Bundesregierung vor diesem Hintergrund eine Reaktivierung der Strecke, verbunden mit einem fernverkehrstauglichen Ausbau für 160 km/h, für überlegenswert?

      Falls nicht, aus welchen Gründen?

   f) Für wie realistisch hält die Bundesregierung die vorgestellte Abschätzung der Infrastrukturkosten, auch im Hinblick auf einen Ausbau für eine Maximalgeschwindigkeit von 160 km/h?

   g) Wie beurteilt die Bundesregierung die Netzwirkung und die Effizienz von Reaktivierung und Ausbau der Strecke Euskirchen–Düren?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß die Strecke Düren–Euskirchen im Fernverkehr allenfalls marginale Bedeutung hat. Hiervon geht auch die Studie einer Schieneninitiative im Raum Euskirchen aus, die in der Fragestellung zitiert wird. Auf die Vorbemerkung wird insofern verwiesen.

Spätestens nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main werden nach Mitteilung der DB AG Hochgeschwindigkeitszüge umsteigefrei in der Region Bonn/Rhein-Sieg–Köln–Aachen–Belgien verkehren. Auch der Raum Euskirchen wird von diesem Verkehrsangebot profitieren. Die Bündelung der Fernverkehre auf Magistralen und damit die effiziente Nutzung des Fernschienennetzes stellen die Rentabilität des Schienenfernverkehrs sicher.

Eine Umfahrung des Knotens Köln mit den auf den heutigen Hauptstrecken vergleichbaren Geschwindigkeiten nur für durchgehende Verkehre von der Schnellfahrstrecke Köln/Rhein-Main in Richtung Brüssel und umgekehrt würde erhebliche Infrastrukturinvestitionen verursachen und ist in bezug auf das Verkehrsaufkommen dieser Relation nicht vertretbar.

Die DB AG hat auf Anfrage mitgeteilt, daß die Fernverkehrspotentiale, die durch eine Ertüchtigung der genannten Strecke aktiviert würden, die verhältnismäßig hohen Aufwendungen in die Infrastruktur nicht rechtfertigen. Der geschätzte Betrag der Investitionen zur Ertüchtigung der Strecke Düren–Euskirchen wird von der DB AG als zu gering angesehen. Darüber hinaus erfordern das vorgeschlagene Betriebskonzept ebenso wie die Einbeziehung der Strecke Düren–Euskirchen in eine Umfahrung des Knotens Köln auch Investitionen in die Infrastruktur der in Euskirchen anschließenden Strecken. Diese Investitionen müßten ebenfalls berücksichtigt werden.

Die Umsetzung der Ziele der Raumordnung und die Förderung des regionalen Tourismus sind Aufgaben des Landes, das diese Aspekte bei der Erstellung des Nahverkehrsplans einbeziehen kann. Die Beurteilung der Netzwirkung und der Effizienz der Reaktivierung der Nahverkehrsstrecke Euskirchen–Düren und des Ausbaus für 160 km/h ist im Rahmen der regionalisierten Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr dem Land Nordrhein-Westfalen und der DB AG im Rahmen der Abstimmung von Maßnahmen nach § 8 Abs. 2 BSchwAG vorbehalten.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung im Hinblick auf das grundsätzliche Ziel: „Vorrang der Schiene vor der Straße" das Ziel der beabsichtigten Reaktivierung einschließlich des aufgezeigten Ausbaus, um im Schienennetz vergleichbare bzw. sogar bessere Fahrzeiten gegenüber dem Pkw zu erzielen, und wie bewertet sie z. B. die aufgezeigte Fahrzeitverkürzung zwischen Aachen und Trier (von 3:45 Stunden auf 2:14 Stunden, bezogen auf das Fahrplanjahr 1996/97)?

Im Hinblick auf die überwiegende Nahverkehrsbedeutung der Strecke Düren–Euskirchen obliegt die Beurteilung der Reaktivierung der Strecke den nach Landesrecht für den SPNV zuständigen Stellen. Dies schließt natürlich nicht aus, daß auch Fernverkehrsreisende, die den SPNV als Anschlußverbindung benutzen, von der Maßnahme profitieren. Die Entscheidung über den Einsatz durchgehender Neigetechnik-Züge zwischen Aachen und Trier obliegt den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

5. Ist der Bund ggf. bereit, in ein anstehendes, vom Aachener Verkehrsverbund federführend in Auftrag gegebenes Verkehrsgutachten die Aspekte des Fernverkehrs und der überregionalen Raumplanung einzubringen und sich an dem Gutachten auch finanziell zu beteiligen?

   Falls nicht, aus welchen Gründen?

Die Bundesregierung baut seit Mitte der siebziger Jahre ihre Investitionspolitik im Bereich der Bundesverkehrswege auf eine ver-

kehrsträgerübergreifende Planung auf. Diese neben verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Belangen auch solche der Raumordnung einbeziehende Planung wird im Rahmen von Gesamtverkehrskonzepten erstellt und findet ihren Niederschlag in den Bundesverkehrswegeplänen (BVWP), die das Bundeskabinett beschließt.

Die Fortschreibung des jeweils geltenden Bundesverkehrswegeplanes erfolgt in Abhängigkeit von dem Ergebnis der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege, die in regelmäßigen Abständen etwa alle fünf Jahre stattfindet.

Vor dem Hintergrund dieser bewährten und wissenschaftlich untermauerten Systematik und angesichts des Nahverkehrscharakters der Strecke Düren–Euskirchen ist eine regionale Fernverkehrsuntersuchung aus Sicht des Bundes nicht erforderlich. Die Erstellung von Nahverkehrsgutachten ist von den Aufgabenträgern im SPNV zu veranlassen und aus den zugewiesenen Regionalisierungsmitteln zu finanzieren. Eine darüber hinausgehende Beteiligung des Bundes erscheint nicht angezeigt.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333